

CRÉATION D'UNE ZONE À CIRCULATION RESTREINTE (ZCR) À DESTINATION DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS ET POIDS-LOURDS

AVIS DE L'ASSOCIATION LAHGGLO

date

Contacts |

Alain LAURIOT

ct.lahgglo@gmail.com

06 07 45 56 16

L'association LAHGGLO regroupe environ 30 associations d'habitants et de quartier de l'agglomération grenobloise pour impulser un dialogue entre les habitants et les acteurs des grands projets d'aménagement. Association loi 1901, elle s'organise autour de trois objectifs : promouvoir la participation citoyenne, se former et s'informer, participer aux projets de l'agglomération.

Elle aborde des sujets très variés mais essentiellement centrés sur la démocratie locale, la participation, la qualité de vie en ville et les déplacements avec l'objectif que les besoins et attentes des habitants soient entendus et pris en compte dans les projets qui les concernent.

LAHGGLO a déjà émis un avis dans le cadre de son travail sur le PDU et rappelle son implication sur les travaux de 2011-2012 sur la ZAPA qui ont permis de faire mûrir la réflexion sur le sujet.

Elle réaffirme son approbation sur la création de ZCR/ZFE, assortie de quelques réserves et observations.

La création de zones de faibles émissions pour les poids lourds et les véhicules utilitaires légers est une excellente chose pour les raisons suivantes :

- en supprimant la circulation des véhicules les plus polluants, on diminue la pollution et on améliore la santé et le confort des habitants.
- l'Europe nous menace de pénalités financières si la qualité de l'air dépasse les normes selon certaines conditions. Cet argent sera dépensé en pure perte pour payer les amendes, alors qu'il pourrait être utilisé à favoriser une mobilité moins polluante.

LAHGGLO souhaite faire quelques observations :

- Poisat et Bresson, peu concernées par la pollution sont dans la ZFE, alors que Le Fontanil, Varcès et Vif, faisant partie des communes les plus touchées ne le sont pas. (page 48 du dossier)
- Les communes de la rive gauche du Drac ne sont pas incluses. Aujourd'hui peu concernées par la pollution (page 48 du dossier) elles seront directement impactées par le déport de la circulation sur leur secteur, en particulier lors de travaux intervenant sur l'A480. LAHGGLO souligne que la suppression de la seule station fixe de mesure de la pollution de fond urbain sur cette rive en 2017 va rendre difficile le suivi de l'impact sur les habitants.
- Attention, pour permettre aux poids lourds trop polluants de faire demi-tour avant l'entrée dans la ZFE un élargissement des voies sera nécessaire à l'entrée de la zone. Est ce que cela est pris en compte dans le PLUI ? Comment cela sera-t-il possible dans les zones contraintes comme aux portes de la Chartreuse par exemple ?

La ZFE proposée par la Métro est un début, mais elle pourrait être complétée :

- Les rocade et certaines rues en sont exclues, car les camions sont bien obligés d'y passer. Donc on fait une entorse au principe de la ZFE, au détriment des riverains. Il faut trouver des moyens de laisser passer les camions. Peut-être en exigeant des véhicules qui les empruntent une haute qualité en matière de pollution.
- Les prévisions de remplacement des véhicules trop polluants par des véhicules moins toxiques sont trop optimistes : la paupérisation des petites entreprises et du public maintiendra dans la circulation des véhicules anciens, malgré les aides au remplacement qui nécessitent quand même des investissements difficiles à assumer.

La ZFE ne peut être que le début d'un vaste programme de réorganisation des transports logistiques et de marchandises. Même si on privilégie les circuits courts, les marchandises venant de plus loin doivent impérativement privilégier le rail. L'Etat doit aider la relance du fret ferroviaire. Seuls les derniers kilomètres seront faits en camion, qui pourraient bénéficier de véhicules peu polluants grâce aux aides de l'Etat. Aujourd'hui on peut déménager 300 kg en vélo + remorque. Voilà un bon moyen à développer pour remplacer certains véhicules de livraison. Naturellement, tout le réseau ferroviaire doit être électrifié, avec la disparition des motrices au diesel.

LAHGGLO insiste sur le fait que l'on ne peut pas espérer un changement drastique du comportement sans mettre en place préalablement les moyens de faire autrement et sans tenir compte du temps nécessaire à leur montée en puissance.

Et à l'avenir ?

Les voitures particulières ne sont pas encore concernées. Dans son avis sur le PDU2030, LAHGGLO insiste sur la nécessité d'agir envers les véhicules anciens (crit'air 5) et également les véhicules de forte cylindrée, même récents.

Mais LAHGGLO alerte dès aujourd'hui les pouvoirs publics sur l'extension de cette ZFE/ZCR aux véhicules des particuliers. Le risque de discrimination sociale est très important si aucun moyen de compensation n'est mis en place en amont de la décision.

D'une part, il faudra aider les gens les plus modestes à reprendre le train :

- sauvegarde des "petites lignes" avec fréquences et amplitudes correctes, et navettes de rabattement sur les gares.
- simplification des tarifs et mise en place de tarifs solidaires
- investissement massif dans l'autopartage et le covoiturage, à la fois pour lutter contre l'autosolisme et les bus vides.

D'autre part, il sera nécessaire d'examiner les cas particuliers (touristes, poids lourds étrangers, camping cars, 4x4, SUV, voitures de collection,...) afin de définir des mesures adaptées les concernant.

Le plan devrait comporter les principales étapes suivantes pour que les habitants puissent s'organiser à l'avance. Ainsi il faudrait faire connaître très vite quand cette ZCR/ZFE s'appliquera aux voitures particulières et quel est l'objectif pour l'évolution des dates des crit'air 4 et 5.